

максимально засвоїти практичні аспекти роботи, функції обліку та звітності на моделі справжнього сільськогосподарського підприємства», — поділилася Владислава Рутицька, заступник генерального директора з питань управління персоналом агрохолдингу «Мрія» [1].

«Одна з місій Української Бухгалтерської Школи — дати змогу молодим людям розширити горизонти обраної ними професії. Час між навчанням використовуватиметься максимально ефективно — студенти працюють дистанційно через віддалений доступ та навчальний ресурс instudies.com. Програма націлена на знання, розвиток та самовдосконалення, адже ми готуємо майбутніх головних бухгалтерів» — кажуть Олеся Піцик та Сергій Тименко, координатори проекту «Українська Бухгалтерська Школа» [1].

Корпоративне навчання – новий та перспективний напрям співпраці освіти та бізнесу, який створює всі умови для професійного становлення студентів і вирішує проблему працевлаштування випускників ВНЗ.

Використана література

1. 16 юнаків та дівчат з Тернопільської області стали студентами Української Бухгалтерської Школи [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://mriya.ua/press_center/company/2013/624/

2. Козак Н. Корпоративний університет [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.management.com.ua/hrm/hrm021.html>

3. Макдональд П. Інвестиції в топ-менеджерів. Корпоративні університети та executive MBA [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.osvita.org.ua/mba/articles/14.html>

УДК 338.33:625.7

Олена Ковальчик, асистент

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, Україна

ОСОБЛИВОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ДОРОЖНЬО-БУДІВЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСУ

Olena Kovalchyk

FEATURES OF ROAD CONSTRUCTION SECTOR ENTERPRISES FUNCTIONING

Будівництво автомобільних доріг відноситься до однієї з підгалузей капітального будівництва в Україні – будівництва будівель та споруд. Будівництвом, а також ремонтом та експлуатацією автодоріг займаються підприємства дорожнього господарства або дорожньо-будівельного комплексу (ДБК).

Дорожньо-будівельний комплекс – це організована система підприємств та організацій, що об'єднуються виробничо-технологічними та господарськими взаємозв'язками для створення продукції дорожнього будівництва.

Особливості діяльності підприємств ДБК пов'язані як зі специфікою будівельного виробництва взагалі, так і автодорожнього зокрема.

Це є:

Особливості дорожньо-будівельного виробництва	Особливості дорожньої продукції
<ul style="list-style-type: none"> • одиничний тип виробництва; • лінійний характер будівництва та пересувний характер виробництва; • виробнича діяльність здійснюється поза підприємством (на місці експлуатації готової продукції – автомобільної дороги); • нерівномірність обсягів робіт по довжині дороги, що будується; • споживання великої кількості різних за номенклатурою будівельних матеріалів, • велика кількість учасників технологічного процесу ; • довготривалість технологічного процесу та різна тривалість виробничого циклу в залежності від обсягу та типу виробничих робіт • сезонність виконання багатьох видів робіт; • вплив природніх факторів на здійснення виробничого процесу через проведення робіт на відкритих будівельних ділянках. 	<ul style="list-style-type: none"> • індивідуальний характер продукції - кожна ділянка автодороги має свої особливості, що враховують рельєф місцевості, вид ґрунту, наявність тих чи інших штучних споруд та ін.; • територіальна закріпленість, нерухомість продукції; • залежність конструктивних рішень об'єктів від природньо-географічних умов будівництва; • велика ресурсоємність продукції, тобто потреба у великій кількості фінансових, матеріальних, технічних ресурсів; • довготривалість життєвого циклу дорожньої продукції: автомобільних доріг та інших споруд (мостів, тунелів); • різноманіття дорожньо-будівельної продукції.

Зважаючи на сезонний характер будівельних робіт, важливою передумовою ефективного дорожнього будівництва є управління тривалістю виконання робіт. В умовах, коли немає можливості досягти скорочення термінів виконання робіт інтенсивним шляхом, тобто за рахунок підвищення продуктивності праці робітників, поліпшення організації праці, виробництва та управління будівництвом і т.д., що вимагає проведення суттєвої модернізації підприємства, доводиться обмежуватися тільки екстенсивним шляхом зниження термінів виконання комплексів робіт: при суміщенні виконуваних операцій і використовуючи максимальну кількість будівельної техніки і робочих бригад.

Обидва способи екстенсивного скорочення термінів мають свої межі застосування і, як правило, ведуть до додаткових витрат, в той час, як недотримання договірних зобов'язань за термінами виконання робіт веде до втрат у вигляді штрафів і неустойок. У зв'язку з цим виникає задача такого вибору варіантів реалізації проектів, щоб при дотриманні договірних термінів було б забезпечено мінімально необхідну кількість додаткових фінансових ресурсів.

Розглянемо задачі визначення черговості виконання робіт однією бригадою (одиницею ресурсів) при обліку часу переміщення бригади від роботи до роботи. Такі завдання, як правило, виникають у разі проведення або ремонтних, чи будівельних робіт на об'єктах, розташованих на таких відстанях від місця розташування бригади і один від одного, коли час переміщення бригади з одного об'єкта роботи на інший буде близький до часу виконання робіт. Застосуємо для розв'язку такого типу задач

динамічне програмування як метод, за допомогою якого є можливим встановлення найкращої послідовності робіт.

Особливістю динамічного програмування є те, що задачу розглядають по етапах, проте шукають при цьому не окремі рішення для певних розрахункових моментів, а загальний оптимальний результат, що дає максимальний економічний ефект за весь час планування.

Нехай дорожньо-будівельна організація протягом року має побудувати декілька об'єктів, але ресурси не дозволяють проводити роботи на всіх об'єктах одночасно. Потрібно вибрати найбільш оптимальний порядок будівництва об'єктів. Позначимо вартість об'єкта S_i , а тривалість його будівництва – T_i (при умові, що його починають будувати першим). Розглянемо співвідношення S_i/T_i . Чим воно більше, тим вища середньоденна величина виробітку дорожньо-будівельної організації і тим більше основних фондів вводиться в дію щоденно. Тому дане співвідношення може бути основою для формування цільової функції.

Значення об'єкта для економіки в певних випадках не можна визначити тільки на основі економічних показників. Визначальним фактором може бути і роль, яку буде відігравати цей об'єкт в суспільному чи культурному житті. Тому в цільову функцію доцільно ввести коефіцієнт відносної важливості (значущості) об'єкта k_3 . Якщо всі об'єкти в розглянутій системі з цієї точки зору рівні, то $k_3 = 1$. Коефіцієнт k_3 може бути встановлений на основі експертних оцінок.

Цільова функція для цього випадку

$$L = \sum_{i=1}^n \frac{k_3 S_i}{T_i} \rightarrow \max \quad (1)$$

де n – кількість об'єктів.

Для одного об'єкта цільова функція може бути названа коефіцієнтом пріоритету:

$$k_n = L = \sum_{i=1}^n \frac{k_3 S_i}{T_i} \rightarrow \max \quad (2)$$

За принципом оптимальності черговість будівництва має відповідати порядку зменшення коефіцієнта пріоритету: першим будують об'єкт з найбільшим k_n , другим – той, у якого k_n менший, ніж в першого, але більший ніж в інших об'єктів і так далі.

УДК 338

Василь Крупа, ст. гр. БЕ–51

Науковий керівник – к.е.н., асистент Різник Н. М.

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, Україна

МОДЕЛЮВАННЯ ТА ПРОГНОЗУВАННЯ ДОХОДІВ І ВИТРАТ ПІДПРИЄМСТВА МЕТОДАМИ КОРЕЛЯЦІЙНО-РЕГРЕСІЙНОГО АНАЛІЗУ

Vasyl Krupa

MODELING AND FORECASTING OF ENTERPRISE REVENUES AND COSTS BY CORRELATION-REGRESSION ANALYSIS METHODS

У сучасних умовах проблема управління витратами є особливо актуальною для українських підприємств, оскільки вирішення цієї проблематики дозволяє суттєво збільшити конкурентоспроможність підприємства. Витрати підприємства є одним з результативних показників господарської діяльності. Вони утворюються в процесі формування та використання ресурсів для досягнення певної мети.[1]